12e Année N° 559. Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) 5 Juin 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

UNE VICTOIRE ROYALE

Le roi Édouard VII ramène aux balances son cheval Minoru, gagnant du Derby d'Epsom.

Voir l'article pages 358-359.

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnt : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux, et de nombreuses primes.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**

10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)

Tél. 818-67

Paris - Province - Etranger

APPAREIL de SUSPENSION *"brevete"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.

Téléphone 818-67

Adr. télégrap. DUPONFEUIL-PARIS

LE SUCCÈS EN PHOTOGRAPHIE

PLAQUES & PAPIERS

"AS DE TRÈFLE"

AU PETIT MATELOT

TAILLEURS CIVILS ET SPORTIFS

41-43, Quai d'Anjou et 27, Avenue de la Grande-Armée

PARIS

Costumes Touristes ou **Cyclistes**

en tissus fantaisie ou laine d'Ecosse.

Tout fait.... **59, 49, 39** et **29** fr.

Le même, en toile cachou..... **21** fr.

En toile fantaisie, **exclusif**..... **29** fr.

Chantilly, veston avec ou sans capuchon, en caoutchouc très léger, depuis..... **25** fr.

Veston Pare-Poussière pour le vélo et la moto, en toile cachou imperméable. Tout fait..... **8** fr. En huilé .. **12.50**

Culottes forme cheval, depuis **9.75**

Maillot sweater, laine tricot, grand col, toutes nuances..... **5.90**

Bas anglais, depuis..... **4.90**

Chaussures depuis **9.75**

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE GÉNÉRAL.

AUTOMOBILES

L'INTERMÉDIAIRE

Agent Direct de :

RENAULT Frres, PANHARD

BRASIER, DION-BOUTON

UNIC, DELAGE

Catalogue Franco.

136, Av. Malakoff — 17, Rue Monsigny

PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN

Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

MESDAMES

Les Véritables **CAPSULES** des **Drs JORET & HOMOLLE**

Régularisent les Epoques et en Evitent les Douleurs.

Le Fl. 4f50 Fco. Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

VICTIMES DU SORT

SI VOUS VOULEZ

posséder les secrets d'amour, voir la dévelne vous quitter, gagner aux jeux, loteries, détruire ou jeter un sort, écraser vos ennemis, avoir chance, richesses, santé, beauté et bonheur. Ecrivez à Moorys's, le sorcier des Roches Noires, 16, rue de l'Echiquier, Paris, qui envoi *gratis* son curieux petit livre

---

LORRAINE-DIÉTRICH

AUTOMOBILES LORRAINE-DIETRICH

BUREAUX :

12, Avenue de Madrid

NEUILLY-sur-SEINE

TÉLÉPHONE 565-01

Envoi du Catalogue franco sur demande

LA MEILLEURE VOITURE DE VILLE ET DE TOURISME

AUTOMOBILES LORRAINE-DIETRICH

EXPOSITION :

21, Av. des Champs-Élysées

PARIS

TÉLÉPHONE 679-25

Envoi du Catalogue franco sur demande

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on june 5th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départ. 24 fr. — *Étranger* 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux.

5 Juin 1909 — N° 559
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne . . . 2 fr.
La page . . . . . 600 fr.
Encartage . . . . . 750 fr.

Bouin

BOUIN BAT LE RECORD FRANÇAIS DE L'HEURE

Dimanche dernier, sur la piste en cendrée du Stade de Colombes, Jean Bouin a accompli une performance magnifique. Il a battu de 200 mètres le record français de l'heure, détenu depuis le 3 décembre 1905 par Ragueneau avec 18 kil. 67 mètres. Le jeune coureur marseillais a couvert 18 kil. 267 m. 70, battant les records à partir du 4e kilomètre. Parti moins vite et un peu plus tard, Bouin aurait pu gagner 50 mètres, mais il reste encore 611 mètres à gagner pour atteindre le record du monde de Watkins.

LE DERBY D'EPSOM ⸗ VICTOIRE ROYALE

C'est un événement historique qui a pris place l'autre jour à Epsom ; pour la première fois, depuis 1780, date de sa fondation, le Derby a été remporté par le cheval du Roi

Après la victoire.

Le Roi attend le retour de Minoru pour le conduire aux balances. De gauche à droite, Richard Marsh (l'entraîneur du Roi), le Roi, Lord Marcus Beresford, le prince Arthur de Connaught, le prince de Galles.

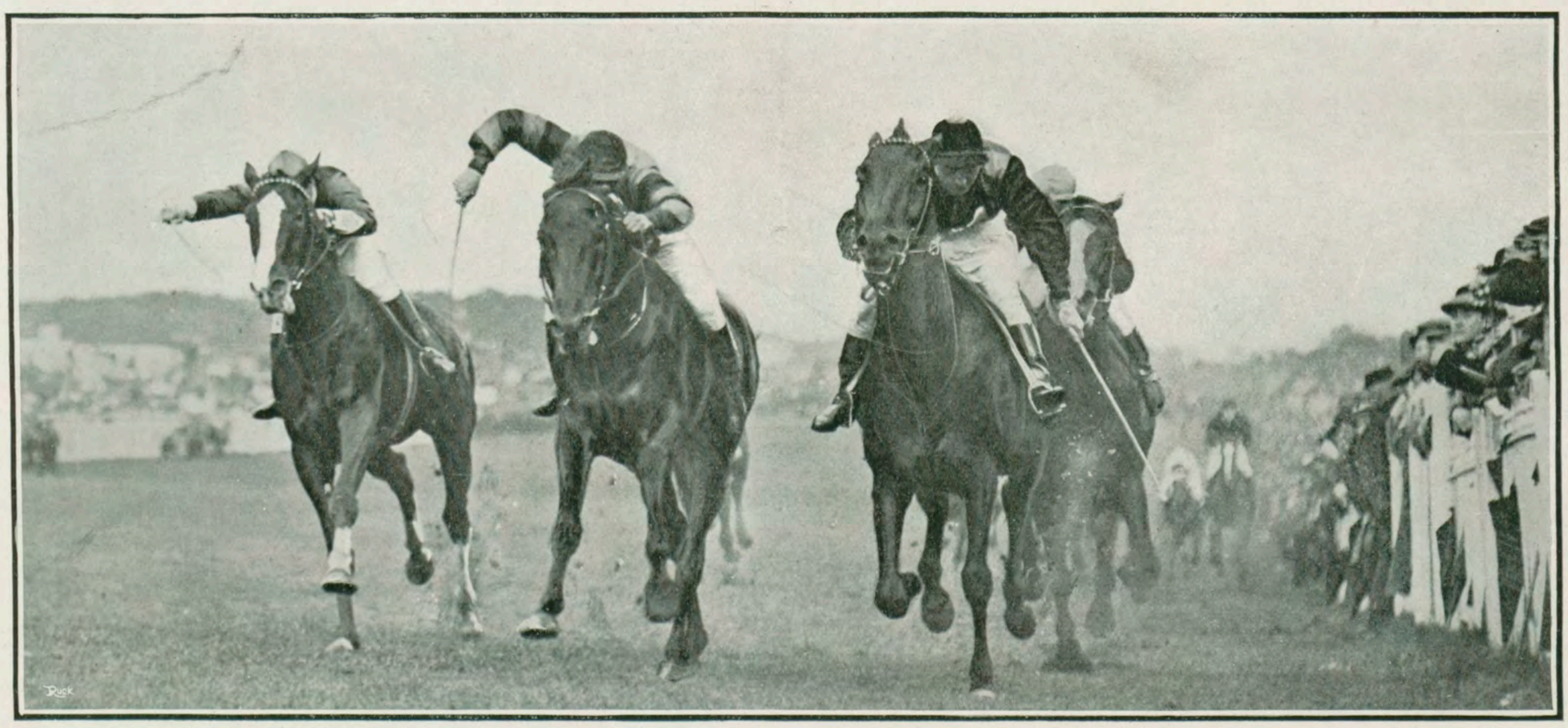
L'arrivée du Derby.

Le cheval du Roi, Minoru, se classe premier, précédant Louviers d'une tête ; William the Fourth, troisième à une demi-longueur ; Valens, quatrième à une tête ; Bayardo, cinquième.

CHAQUE année, la fameuse épreuve d'Epsom constitue un événement qui excite l'intérêt et soulève l'enthousiasme dans le monde entier ; mais le Derby de 1909 laissera loin derrière lui tous ceux qui l'ont précédé. Il prend les proportions d'une date historique ; car, ce fait sans précédent, ce fait qu'on ne reverra peut-être pas avant longtemps, s'est produit : le Roi a gagné le Derby. Lorsqu'il était prince de Galles, deux de ses représentants avaient déjà triomphé : Persimmon en 1896, et Diamond Jubilee en 1900 ; mais, l'autre jour, ce fut la première fois que les couleurs royales passèrent victorieuses le winning post de la célèbre course.

Il faut avoir entendu les récits enflammés des témoins du grand event pour se figurer l'explosion d'enthousiasme qui accueillit un semblable résultat. Dès le milieu de la ligne droite, on sentait la rumeur monter ; puis, lorsque le juge fit afficher l'ordre d'arrivée, ce fut un véritable délire ; cette foule, parmi laquelle chaque individualité ajoutait à sa personnalité de fervent sportsman celle d'un loyal sujet, acclamait à pleins poumons, par delà le cheval et par delà le jockey, le sport, le Roi, la nation et ses traditions.

Brisant toutes les barrières, elle força le cordon de policemen entourant la tribune royale ; elle se précipita vers le Roi qui, se conformant à la coutume, conduisit son cheval par la bride jusqu'à l'enceinte du pesage ; et, comme la multitude trop dense ne pouvait circuler, elle se contentait d'accompagner son souverain par un cortège de hurrahs frénétiques, qui redoublèrent au moment où, le



La lutte entre les quatre premiers.

De gauche à droite, Valens, Louviers, Minoru et William the Fourth. Dès l'entrée de la ligne droite, Minoru est venu dépasser Louviers qui avait pris la tête après le premier tiers du parcours ; cependant Louviers revenait sur lui et une lutte acharnée s'engageait dans laquelle les deux jockeys, Stern sur Louviers et Jones sur Minoru, rivalisaient d'énergie jusqu'au passage du winning post.

« All Right » sacramentel une fois prononcé, le rouge fut affiché.

Cette digression était nécessaire pour donner une physionomie à peu près exacte de ce que fut cette journée de Derby Royal. Maintenant, revenons à notre sujet.

Deux concurrents qu'on avait promus cracks sur leur carrière de deux ans, attiraient l'attention du public. L'un, Sir Martin, s'était couvert de gloire en Amérique et avait été ensuite acheté, par son propriétaire actuel, 375.000 francs. L'autre, Bayardo, était demeuré invincible, l'an dernier, en Angleterre.

Celui-ci s'est montré en progrès sur sa forme des Deux Mille Guinées, en se plaçant cinquième; quant à celui-là, il a eu la malchance d'être mis hors de combat, à 800 mètres de l'arrivée, alors qu'il était très bien en course. De l'interview de son jockey, qui, entre parenthèses, n'a pas eu grand mal, il ressort qu'on ne peut accuser personne en dehors de la fatalité : probablement gêné par les concurrents battus qui rétrogradaient sur lui, le cheval a commis une très grosse faute et, sans tomber lui-même, a désarçonné son cavalier.

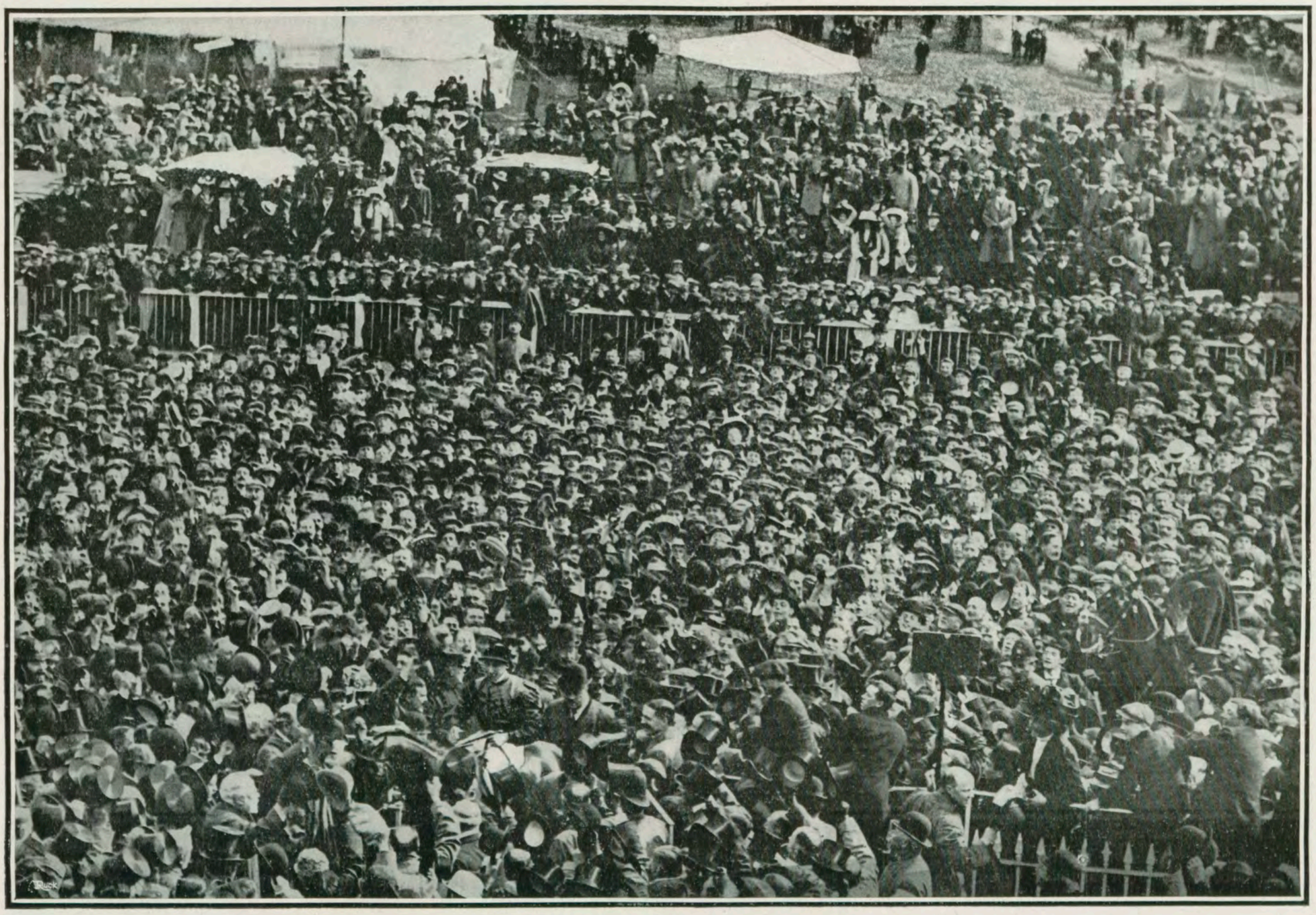
La lutte a été particulièrement serrée entre les quatre premiers : au bout de 800 mètres, Louviers, que pilotait notre jockey Stern, s'est assuré le commandement ; il l'a gardé jusqu'à l'entrée de la ligne droite où Minoru, le cheval du Roi, est venu lui prendre un léger avantage. Mais, loin de se laisser distancer, il est revenu sur son rival et, après un combat acharné dans lequel il a déployé un courage remarquable, n'a succombé que d'une courte tête; à une demi-longueur, William the Four h se plaçait troisième, performance d'autant plus méritoire, qu'il n'avait pas encore reparu cette année; le quatrième, Valens, n'était qu'à une tête du troisième.

J'insiste à dessein sur ce classement à l'arrivée; il pourra, en effet, nous intéresser d'une façon directe, car, à l'heure actuelle, Wil liam the Fourth, Valens et Bayardo sont encore inscrits dans le Grand Prix de Paris. Il se pourrait même que la fameuse refonte de notre programme classique inaugurât une nouvelle ère pour notre Grand Prix; on a demandé le recul de la période de nos gran des épreuves, avec le secret espoir de remporter le Derby d'Epsom dans lequel pas un de nos représentants ne s'est même aligné; les concurrents anglais vont avoir un bon mois pour se remettre de la course de l'autre jour et seront tout frais pour disputer le Grand Prix à nos chevaux épuisés par les efforts inconsidérés que leur imposent les méthodes actuelles. Il serait vraiment curieux d'aboutir au résultat diamétralement opposé au but poursuivi!

René Riondet.

Minoru après la course.

Minoru, par Cyllene et Mother Siegel, gagnant du Derby.



La rentrée de Minoru aux balances.

Conduit en main par son royal propriétaire, Minoru rentre aux balances au milieu des ovations de la foule, à travers laquelle il lui est difficile de se frayer un passage. Le roi Edouard VII avait été bien fêté lorsqu'étant prince de Galles il avait remporté le Derby avec Persimmon, puis avec Diamond Jubilee ; mais l'enthousiasme de l'autre jour a dépassé tout ce que l'on pouvait imaginer.

Photographie de notre envoyé spécial.

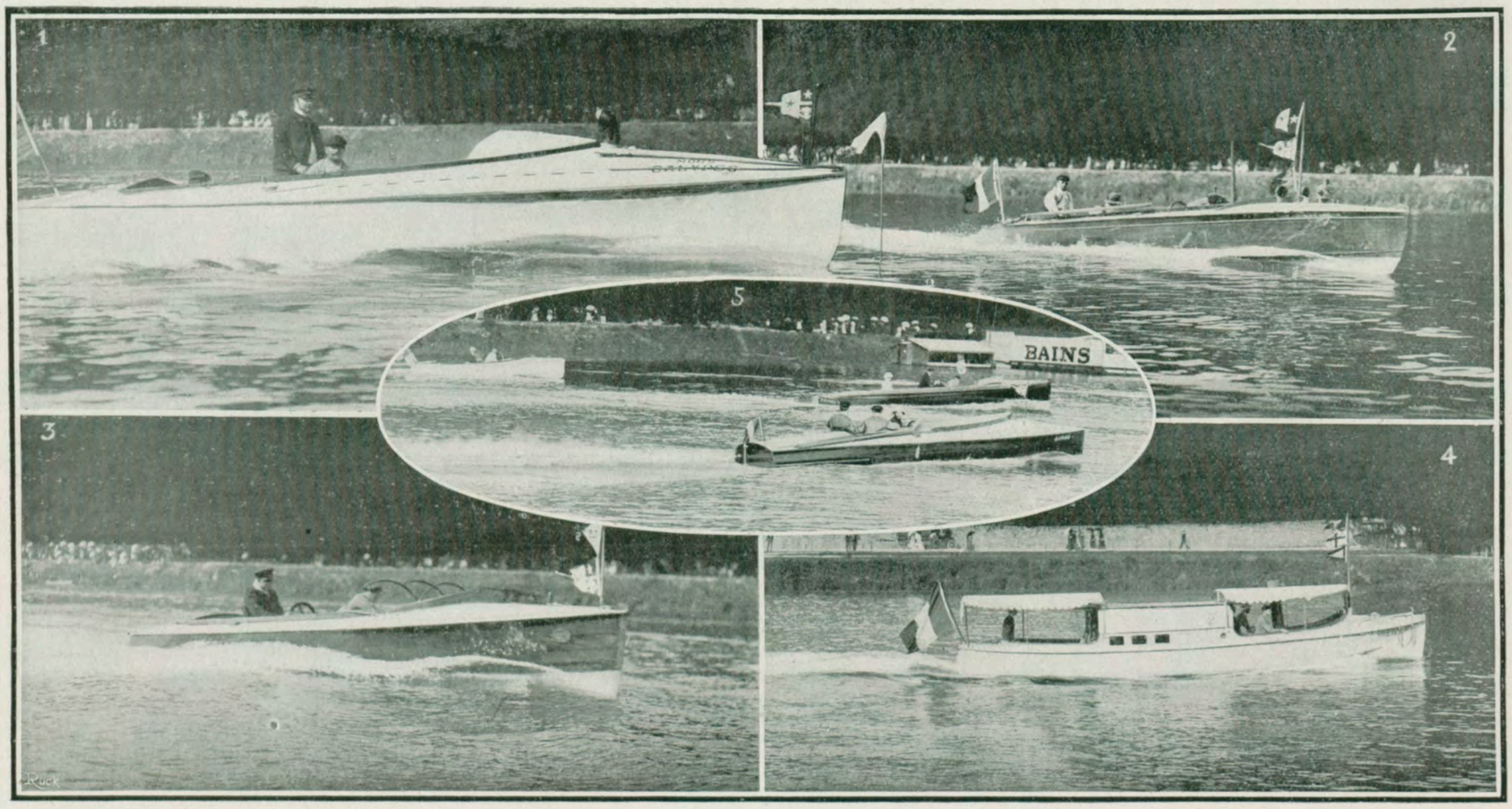
LA COURSE PARIS = BRUXELLES

Le vainqueur Verstraeten.
Verstraeten, arrivé 3e dans chacune des étapes, s'est classé 1er du classement général.

L'arrivée de Engel à Saint-Quentin.
La course Paris-Bruxelles (amateurs) se courait en deux étapes, Paris-Saint-Quentin et Saint-Quentin-Bruxelles. La 1re a été gagnée par Engel. En haut Grec, 2e du classement général.

Engel reçu à l'Hôtel de Ville.
Vainqueur de la première étape. Engel s'est classé 16e dans la seconde et 3e du classement général.

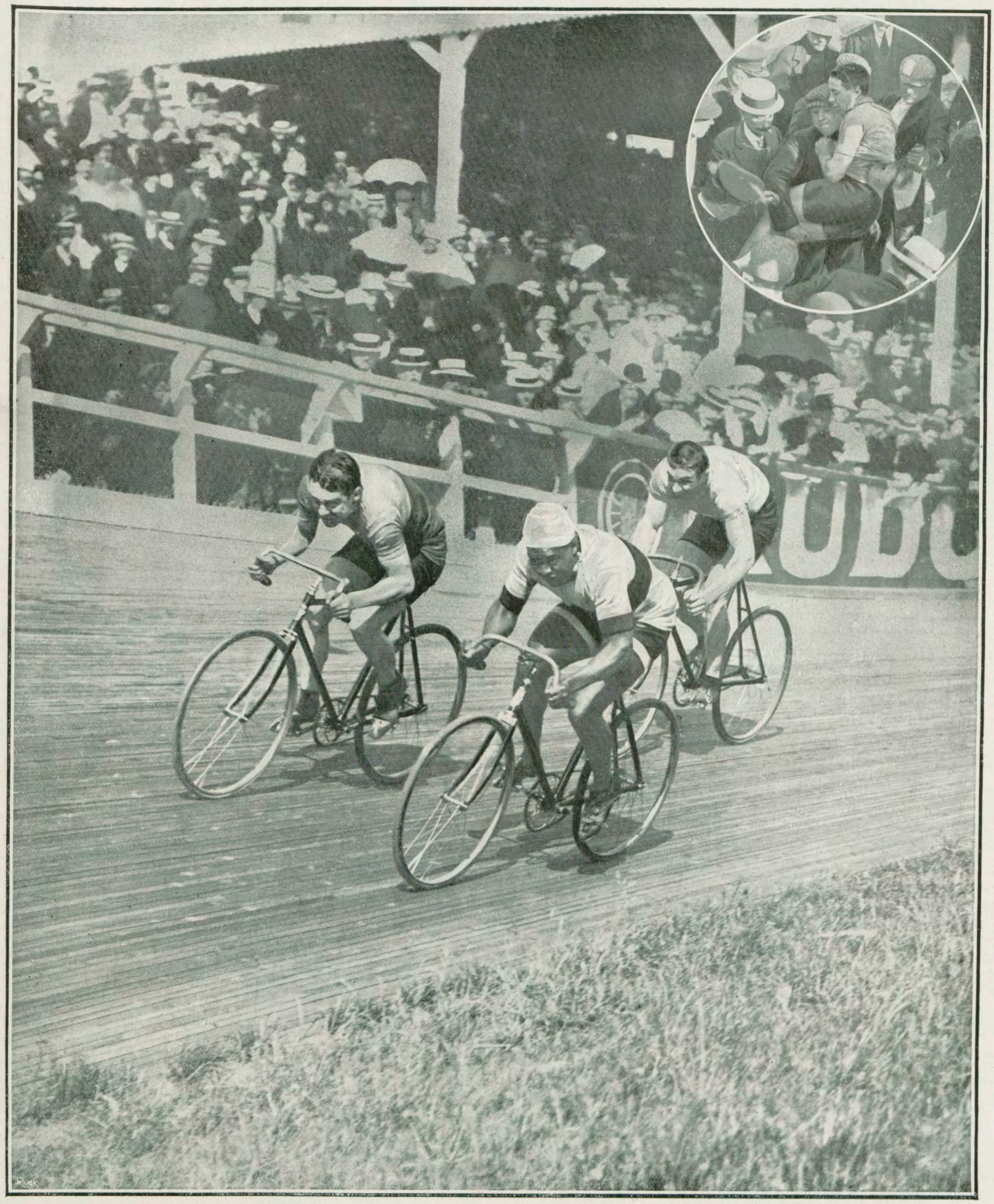
LE MEETING DE MELUN



Cliché photo Vulga.

Une vingtaine de canots ont pris part à la croisière Juvisy-Melun, qui fut suivie le lendemain d'une réunion de courses dans le bassin de Melun, devant 10.000 spectateurs. — 1. Le Mors-Calypso, *à M. Crucq, gagnant des 2e et 6e séries. — 2.* Odette, *à M. Coulomb, 3e de la 6e série. — 3.* Aya-V, *à M. Fayaud, 2e de la 6e série. — 4.* Roi-d'Ys, *à M. Massieu, 2e de la 4e série. — 5.* Ludion, *à M. Thomas, 3e de la 5e série.*

FRIOL TRIOMPHE A BUFFALO



LE DEMARRAGE DE FRIOL DANS LA PREMIÈRE MANCHE

C'est une triple victoire que Friol a remportée dans le match à trois couru lundi dernier au Vélodrome Buffalo, gagnant chaque manche dans une position différente. Dupré s'est classé deux fois second et une fois troisième. Major Taylor a beaucoup à faire pour retrouver sa forme avant le Grand Prix. En haut, De Mara, après la chute qu'il a faite avec sa machine dans le tunnel du quartier des coureurs.

LA COUPE DES VOITURETTES

L'influence des règlements sur la construction des Voiturettes — Ce qu'a donné le règlement à l'alésage — Ce que pourra donner le nouveau règlement

La suppression, en 1909, du Grand Prix de l'Automobile Club et du Grand Prix des Voiturettes met au premier plan la course qu'organise avec succès depuis plusieurs années notre confrère l'*Auto*. On peut même affirmer que la Coupe des Voiturettes sera la seule grande épreuve française en 1909.

L'engagement signé par nos grandes maisons de grosses voitures leur interdit, en effet, de prendre part à quelque épreuve de vitesse que ce soit. Seules, les maisons non signataires du fameux traité ont les coudées franches et pourront construire et mettre en ligne des véhicules de course. Or, il se trouve que les concurrents ordinaires de la Coupe des Voiturettes sont tous des spécialistes de la petite voiture qui n'ont pas adhéré par conséquent au trust des abstentionnistes. Ils ont donc tout intérêt à engager leurs véhicules et à montrer au public international que l'Industrie française tient encore le premier rang, au moins pour la construction des voiturettes.

Il est assez remarquable de constater en effet que, jusqu'à l'année dernière, la voiturette n'existait pas, ou très peu, en dehors de France.

L'Italie, l'Allemagne, l'Angleterre, avec Fiat, Itala, Mercédès, Benz, Napier, Austris, Weigel, avaient lancé sur le marché depuis déjà fort longtemps d'excellentes grosses voitures qui faisaient à nos véhicules de tourisme une sérieuse concurrence. Mais de voiturettes point, ou presque pas.

Atteints comme nous par la fameuse crise de l'automobile, convaincus que l'avenir offrait à la petite voiture des débouchés importants, nos concurrents étrangers se mirent à l'œuvre. Mais nous avions une sérieuse avance, et, cette avance, nous la conservons encore.

La voiturette n'est pas, en effet, aussi facile à construire qu'il peut le paraître au premier abord. Son établissement exige au contraire, tout comme celui de la grosse voiture, des études approfondies et minutieuses, une expérience complète de la route et de la fabrication.

A l'appui de ma thèse, je citerai l'éclosion éphémère de cette pléiade de petites maisons qui envahit le marché en 1906-1907. Par dizaines les nouvelles usines se montaient, et, ajustant tant bien que mal un moteur passable sur un châssis médiocre, prétendaient livrer au public une voiture parfaite à des prix exagérés de bon marché.

La liquidation et la faillite terminèrent piteusement la carrière de ces constructeurs irréfléchis et incompétents.

La course devait se charger de sélectionner les survivants.

Les règlements antérieurs Comme pour les grosses voitures, les règlements de course orientèrent la construction des voiturettes.

Plus tard venues au monde que leurs grosses aînées, les voiturettes profitèrent de l'excellence des matériaux qu'avaient créée les règlements au poids maximum. Robustes dès leur origine, il leur fallait donner la puissance sous un faible poids.

Le règlement à l'alésage maximum, adopté par l'*Auto* ces deux dernières années, enfanta le moteur à longue course. Certes, qui eût, il y a trois ans, parlé d'un monocylindrique de 100 d'alésage et 250 de course eût paru singulièrement osé, pour ne pas dire davantage. C'est cependant un tel moteur qui gagna les courses de l'année dernière.

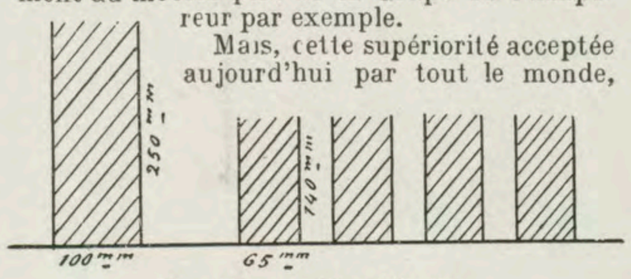
Mais à quel prix ? Grâce à quels artifices de construction ? Nous reviendrons vraisemblablement sur cette intéressante question du *Truquage des moteurs de course*. Pour le moment, contentons-nous de constater que le moteur 100 × 250, tout à fait de mise sur un engin qui fait une moyenne de 80 kilomètres à l'heure, l'est beaucoup moins sur un véhicule de tourisme.

La marche (au ralenti surtout) d'un moteur à si longue course et à haute compression, monté sur un châssis extrêmement léger, présente pour les hôtes dudit châssis un assez mince agrément. Les trépidations sont exagérées et insupportables. La longueur du cylindre conduit à des capots de hauteur démesurée. Bref, les constructeurs l'ont si bien compris qu'à notre connaissance, aucune voiturette de série sortie de la maison gagnante n'a reçu ce moteur monstre.

Est-ce à dire qu'au point de vue pratique, le règlement à l'alésage a été stérile ?

Loin de nous cette pensée : il a — et c'est son plus grand mérite — fait adopter le moteur à longue course, encore discuté il y a trois ans, moteur bien supérieur au point de vue rendement au moteur plat de la Coupe de l'Empereur par exemple.

Mais, cette supériorité acceptée aujourd'hui par tout le monde,



Les plus petits alésages.

L'alésage de 100 millimètres pour un monocylindre correspond à une course maximum de 250 millimètres, celui de 65 millimètres pour un quatre-cylindres à une course maximum de 140.

le règlement à l'alésage n'aurait plus rien produit d'utile, ou presque.

Il fallait autre chose.

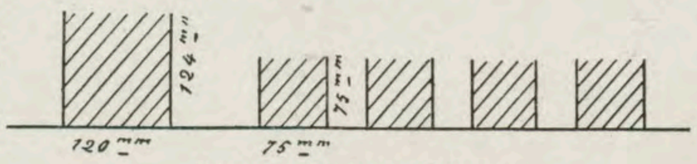
Le règlement de 1909 Cette autre chose, notre camarade Faroux l'a trouvée et va tenter une intéressante expérience cette année avec la Coupe des Voiturettes.

Nos lecteurs connaissent certainement la formule de Faroux permettant de calculer *a priori* la puissance P d'un moteur dont on connaît l'alésage D et la course du piston C. Cette formule est :

$$P = K D^{2,4} \times C^{0,6}$$

K est un nombre constant pour tous les moteurs d'un même nombre de cylindres.

Cette formule, appliquée aux moteurs commerciaux, donne des résultats très suffisamment approchés de leur puissance. On peut donc la considérer comme *à peu près* exacte.



Les plus grands alésages.

L'alésage de 120 millimètres pour un monocylindre avec 124 de course, ou de 75/75 pour un quatre-cylindres.

Je souligne les mots *à peu près*. Voici pourquoi. Prenons deux moteurs de même alésage et de même course. D'après la formule ci-dessus, ils doivent avoir la même puissance. Or, donnons à l'un une compression de 3 kilos, à l'autre 6 kilos. Le second, ayant un meilleur rendement pour une même cylindrée, sera évidemment plus puissant que le premier.

La formule est donc inexacte ?

Non, mais pour la présenter de façon correcte, il aurait fallu dire :

Soient plusieurs moteurs, M_1, M_2... N, dont les alésage et course respectifs D_1 C_1, D_2 C_2... D_n C_n sont tels qu'on ait les égalités :

$$D_1^{2,4} C_1^{0,6} = D_2^{2,4} C_2^{0,6} = \ . \ . \ . \ = D_n^{2,4} C_n^{0,6}$$

On peut affirmer que, *toutes choses égales, d'ailleurs*, ces moteurs auront même puissance.

Voilà ce que signifie la formule. Il ne faut pas y chercher autre chose.

Toutes choses égales d'ailleurs En pratique, pour les types commerciaux, ce « toutes choses égales d'ailleurs » cher aux mathématiciens, se trouve en général réalisé.

A l'époque actuelle, la construction des moteurs de série a ses règles suffisamment établies pour que tous les constructeurs adoptent à très peu près les mêmes taux de compression et les mêmes vitesses de piston, réalisant ainsi la similitude des conditions qui échappent à la formule de puissance.

Mais, pour les moteurs de course, il en est autrement. C'est justement sur ces conditions indépendantes de l'alésage et de la course que va s'exercer l'ingéniosité du constructeur. Il va chercher, avec un moteur dont certaines dimensions lui sont imposées, à obtenir la plus grande puissance possible. Il va, somme toute, chercher à donner au coefficient K une valeur aussi grande qu'il pourra. Pour cela, il augmentera la compression, la vitesse linéaire du piston, étudiera dans tous ses détails la distribution, utilisera un allumage intensif... que sais-je ?

Mais, dans un moteur, tout se tient. On ne peut au hasard se fixer une forte compression, par exemple, et une vitesse de rotation exagérée. La pratique a établi certaines règles qu'on ne peut guère transgresser.

Il s'agit donc de savoir quelles sont les valeurs de l'alésage et de la course, satisfaisant à la sacramentelle formule :

$$P = K D^{2,4} C^{0,6}$$

qui permettent justement de donner au moteur le meilleur rendement, la plus grande puissance.

C'est ce que la Coupe des Voiturettes nous apprendra cette année.

La puissance des moteurs Le moteur pris comme base est le monocylindre de 100 millimètres d'alésage et 250 de course. Sa puissance atteint aisément (et même dépasse) vingt chevaux. Il est peu probable qu'on arrive à l'augmenter d'une façon bien sensible. C'est donc autour de vingt chevaux qu'oscilleront les puissances des divers moteurs, à un, deux ou quatre cylindres.

Les vitesses réalisées seront théoriquement peu différentes de celles qu'on a atteintes l'an dernier (80 kilom. à l'heure). Dans la pratique, la route viendra apporter son important terme de correction. Le circuit de Boulogne, assez dur, et dont parlera bientôt notre rédacteur en chef, imposera aux voiturettes de fréquents changements de vitesses, des reprises nombreuses. L'habileté du conducteur sera par conséquent un facteur important dans la vitesse moyenne réalisée.

Malheureusement, la course organisée par notre confrère n'a pas rencontré le succès qu'on était en droit d'espérer d'une épreuve qui sera la seule de la saison. Alors que l'an dernier, la Coupe des Voiturettes disputée à Compiègne, même venant après le Grand Prix, avait réuni un joli lot de partants, cette année, il n'y a eu que 23 engagés, 14 voiturettes françaises, 3 Lion, 3 Crespelle, 3 Alcyon, 3 Renault-Schneider, 1 Gui et 1 Werner, 3 anglaises, des Calthorpe, 3 Hispano-Suiza (espagnoles) et 3 R. I. F. (belges).

C'est peu. Il est même pénible de voir les efforts des organisateurs aussi mal récompensés par ceux-là mêmes au profit desquels ils sont exercés.

Les constructeurs de voiturettes semblent bien peu comprendre leurs intérêts. Leur industrie est loin d'être classée comme celle de la voiture ; elle est pour ainsi dire naissante et la course doit leur être aussi utile au point de vue industriel qu'au point de vue commercial. Le moteur a tout à gagner de la dure expérience de la course et pour le fabricant, qu'il se souvienne de la renommée que vaut au vainqueur sa victoire dans une grande épreuve.

Au point de vue sportif pur, la lutte ne manquera pas d'intérêt. Les Lion se présentent, comme l'an dernier, avec deux victoires, une en Sicile et l'autre à Barcelone. Réussiront-elles cette fois à accomplir le triple event ?

H. Petit.

LA PANNE ET LES MOYENS D'EN SORTIR *(Suite)*

Votre moteur ne part pas : l'auteur en recherche aujourd'hui les motifs dans les défauts d'allumage

Nous avons supposé que nous avions affaire à une voiture munie de l'allumage par pile ou accumulateurs. Une étincelle, pour être bonne, doit être de couleur violacée, grosse et bruyante. Si l'étincelle nous paraît bonne, la faute est probablement à la bougie. Dévissons-la, rattachons-lui son fil, et, posant le culot sur une partie métallique, tournons de nouveau la manivelle.

Il y a ou il n'y a pas d'étincelle. S'il y en a, il se peut que les pointes soient trop écartées : l'étincelle jaillit bien à l'air libre, mais ne peut traverser le matelas trop résistant des gaz comprimés. L'écartement des pointes ne doit pas dépasser 6 à 8 dixièmes de millimètre.

Il n'y a pas d'étincelle à la bougie. Il faut la changer, ou tout au moins la nettoyer sommairement avec de l'essence : un dépôt charbonneux recouvre généralement la porcelaine. Le courant suit ce charbon bon conducteur au lieu de passer entre les pointes. Il peut se faire encore que la porcelaine soit fêlée à l'intérieur. et laisse passer le courant à haute tension. Dans ce cas, le changement s'impose.

Dans les moteurs polycylindriques, une autre cause de panne peut intervenir : les bougies vous donnent de magnifiques étincelles, violettes et crépitantes, et votre moteur refuse tout de même de partir. C'est que vous avez simplement interverti, dans un montage hâtif, les fils de bougie ou d'interrupteur.

Je suppose que vous connaissez l'ordre d'allumage de vos cylindres (voir n° 544. Vilebrequin et volant). Dans ce cas, vous aurez vite fait de remettre les choses en état.

L'étincelle est grêle et blanche. — Cela peut provenir de trois causes :

1° Source d'électricité épuisée.

2° Mauvais contact dans le circuit primaire.

3° Mauvais isolement du circuit secondaire.

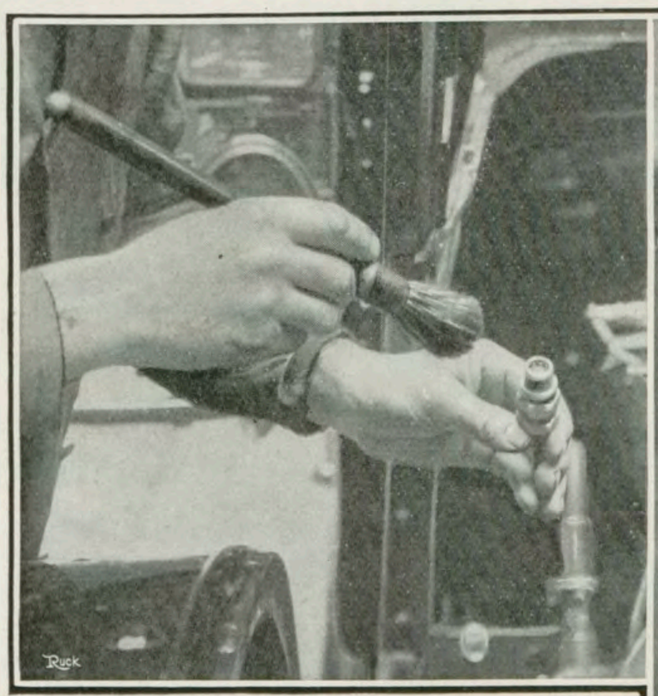
Nous reviendrons plus tard sur les deux premières hypothèses.

Quant à la troisième, elle peut être vérifiée si le fil secondaire a son isolant usé en quelqu'un de ses points par le frottement d'une pièce métallique. Il n'est d'ailleurs pas besoin que l'âme soit à nu : le courant perce très bien une couche mince d'isolant, et l'étincelle à la bougie en est affaiblie d'autant.

Pas de courant secondaire

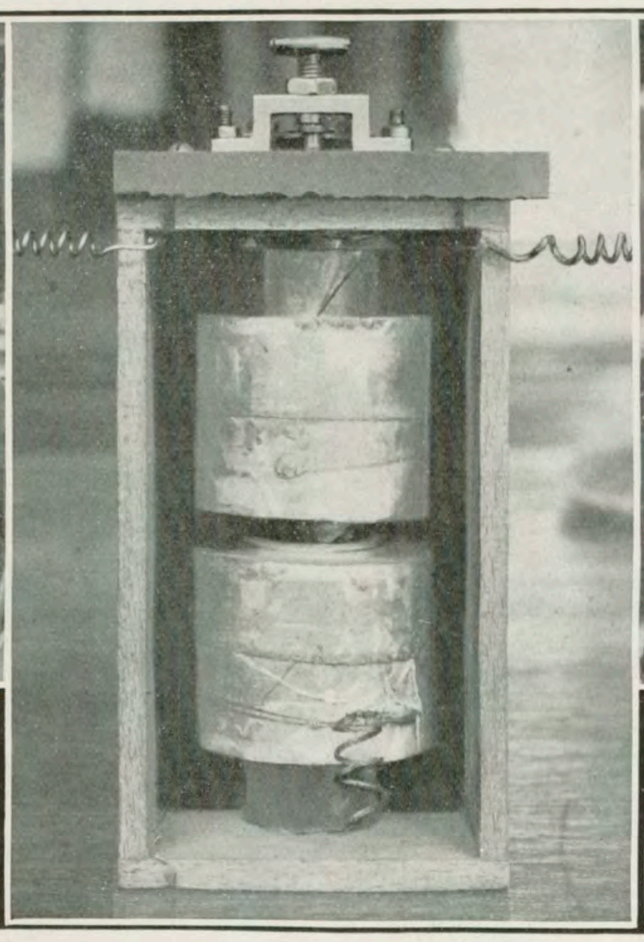
Prenons maintenant le cas où aucune étincelle ne jaillit à l'extrémité du fil de bougie.

Le mal peut provenir de deux causes : imperfection dans le circuit primaire ou dans le circuit secondaire. Pour mémoire, rupture d'un fil dans l'intérieur de la bobine (très rare).



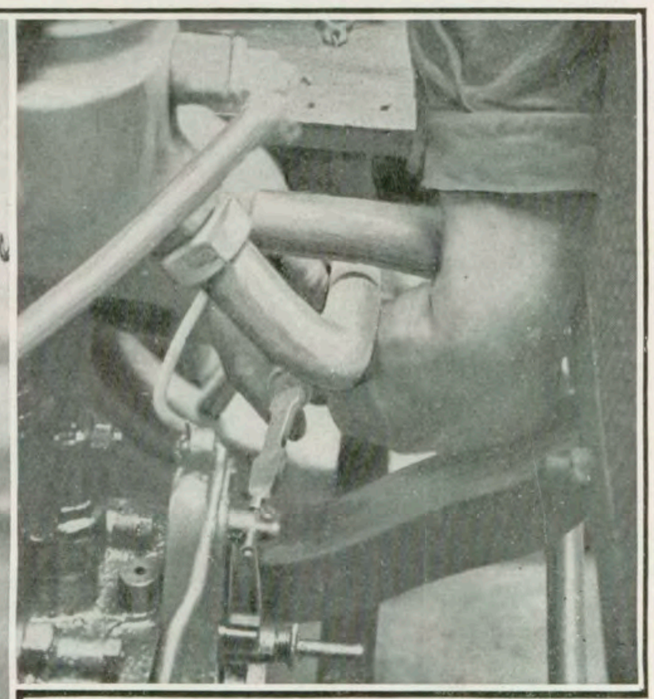
Le nettoyage de la bougie.

Le dépôt charbonneux qui livre passage au courant s'enlève avec un pinceau trempé d'essence.



L'intérieur d'une bobine.

Il est très rare qu'un fil soit cassé à l'intérieur de la bobine. La réparation en est délicate



La vérification du trembleur.

S'il n'y a pas d'étincelle au trembleur quand on tourne la manivelle, il faut régler la vis platinée.

Si tout est en ordre du côté du fil secondaire, on doit conclure que le fil est rompu à l'intérieur de la bobine. Eventualité heureusement rare, mais plutôt pénible. La réparation d'une bobine est chose délicate pour un amateur, et en tout cas bien difficile à faire sur route. Voici en deux mots comment on peut procéder.

Détacher tous les fils et dévisser les bornes, qui sont maintenues en place par un ergot. Il faut donc d'abord enlever cet ergot, au moyen d'un fin chasse-goupilles. L'ergot tombera dans la bobine, mais on le retirera tout à l'heure. Il faut frapper avec précaution.

Les bornes dévissées, redresser le fil qu'elles recouvrent, dévisser les vis à bois qui retiennent le couvercle, et retirer celui-ci.

On verra alors où est le fil cassé. Si son extrémité sort de la masse de résine qui forme l'isolant, on y fixera, par un point de soudure, un bout de fil de cuivre préalablement étamé. Si le fil est cassé au ras de la masse isolante, on grattera avec précaution cette dernière pour mettre son extrémité à nu, comme on gratte au pied d'une asperge pour la cueillir. On exécutera la soudure, en évitant de mettre le feu.

Il n'y aura plus qu'à remonter le couvercle en faisant passer chaque fil dans le trou correspondant, petit travail de patience à recommander aux gens pressés et nerveux. Revisser les bornes, remettre les ergots... et repartir.

H. Petit.

Un fil secondaire dénudé.

Il n'est pas nécessaire que l'âme soit à nu, le courant perce très facilement une couche mince d'isolant.

Il est en général facile de localiser le mal.

Vérifier le trembleur. — En le faisant fonctionner à la main, on constate s'il y a une étincelle entre les deux grains platinés.

Il y a une étincelle au trembleur

Il ne faut pas en conclure immédiatement que tout va bien de ce côté-là : il se peut, en effet, que, le trembleur fonctionnant bien à la main, le bossage de la came soit insuffisant pour rapprocher jusqu'au contact les deux grains de platine.

Donc, vérifier qu'il y a bien une étincelle au trembleur quand on tourne la manivelle du moteur. Je suppose que l'étincelle existe. Vous pouvez conclure que le circuit secondaire est en défaut, soit par suite de rupture, soit par suite de court-circuit

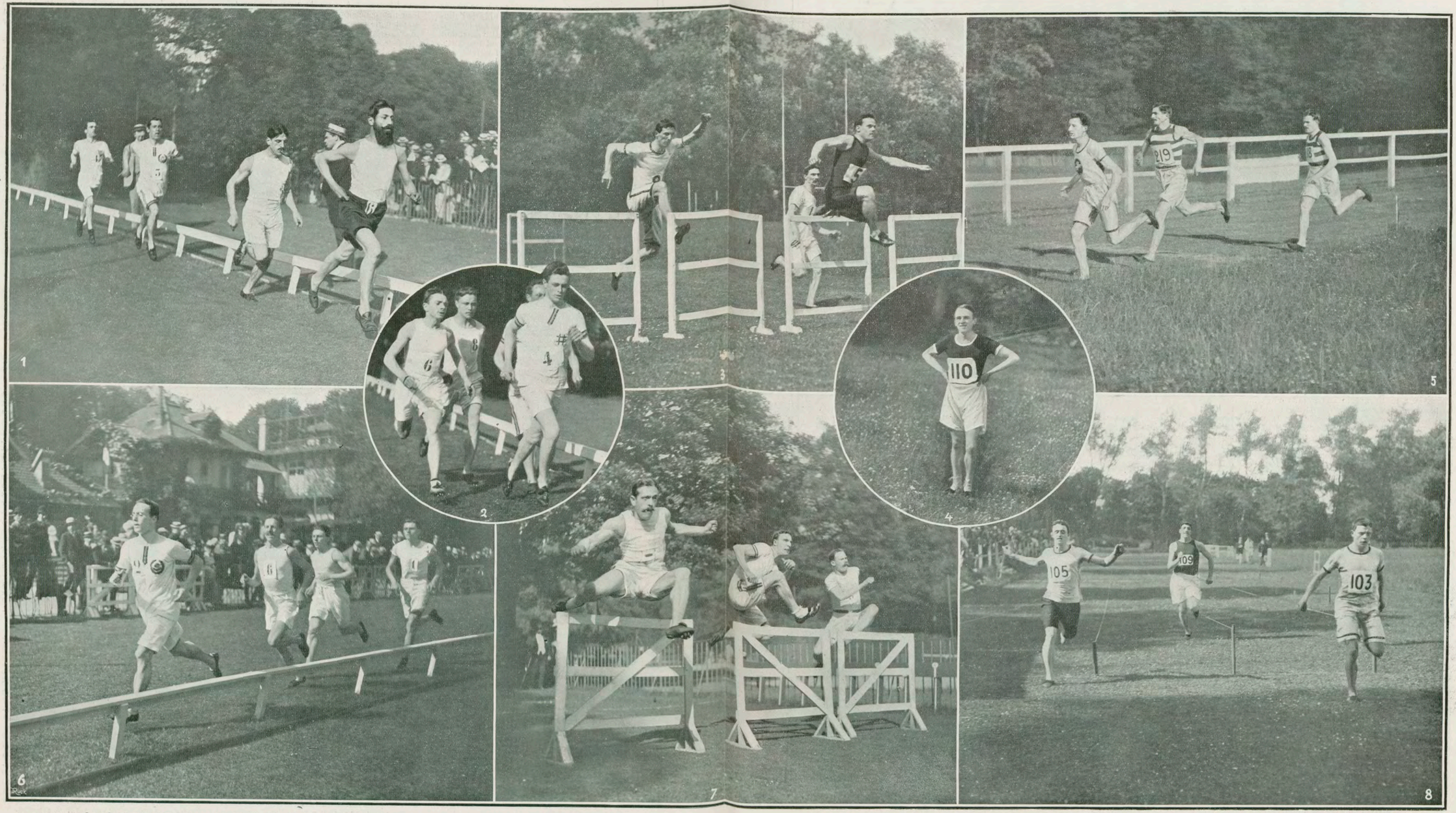
Nous avons déjà parlé du court-circuit, nous n'y reviendrons pas. Disons seulement qu'on doit garder le fil secondaire (comme tous les fils d'ailleurs) du contact de parties métalliques ou même du voisinage de l'échappement.

La rupture du circuit est généralement due à ce que le fil secondaire est détaché de sa borne ou brisé au ras de celle-ci : cet accident est assez fréquent dans les véhicules où la bobine est mal fixée et où le fil secondaire n'est pas soutenu.

La Vie au Grand Air

LES ANGLAIS, BATTUS PAR LE RACING, TRIOMPHENT DU STADE

Deux équipes anglaises se rencontraient lundi dernier avec les clubs parisiens : les South London Harriers à la Croix-Catelan avec le Racing-Club de France, et les Polytechnic Harriers à la Faisanderie avec le Stade Français



1. Un passage dans les 3 milles. Barrioz en tête, Bouin (R. C. F.) derrière. Celui-ci a gagné de 400 mètres en 15 m. 49 s. 3/5. — 2. Dans le 800 mètres. Saladin et Lucas suivent le train de Manogue et Bellamy. Saladin (R. C. F.) gagne en 2 m. 8 s. 3/5. — 3. Le 110 mètres haies au Stade. Choisel (S. F.) gagne en 17 s. 1/5 devant Argent et Ward. — 4. Mac Nicol (P. H.) gagnant du mille en 4 m. 28 s. 1/5 et des 3 milles en 16 m. 2 s. 2/5. — 5. Un passage dans les 10 milles. Long en tête, Lizandier et Dreher. Ils ont fini dans cet ordre en 56 m. 7 s. — 6. Le 1.500 mètres. Mathie mène devant de Fleurac, Versel et Knott. Versel (R. C. F.) finit seul en 4 m. 10 s. — 7. Le 110 mètres haies au Racing. Durbec, Wyatt-Gould et Tremmeer. Rod (R. C. F.) est arrivé 1er en 16 s. 1/5. — 8. L'arrivée du 100 mètres au Stade. Hawkins (P. H.) gagne en 11 s. 3/5. Judd est second. Derrière Hawkins, Choisel.

(1) Voir page 369.

LE TROPHEE DE FRANCE

L'équipe gagnante à Lyon.

Le Vélo Griffon a battu à Lyon l'Autocyclophile Lyonnais. Roule, du V. G. prit la première place.

Charpiot.

Le coureur lyonnais a triomphé dans l'étape Dijon-Lyon.

Le départ du Trophée de France.

Huit clubs se sont présentés au départ du Trophée de France donné à Saint-Fons.

La série des épreuves du Trophée de France s'est continuée à Lyon et à Marseille

C'est un programme fort bien compris, nous l'avons vu, que celui composé par l'excellent Alibert pour la tournée du team Peugeot autour de la France.

Il comprend, tout d'abord, une série de courses sur route ouverte aux grands cracks. La première épreuve se disputait sur la route de Paris à Tours. Elle fut gagnée par Dortignacq qui précédait Emile Georget et Lignon. Puis ce fut Tours-Bordeaux. La palme échut à Lignon, devant Beaugendre et Léon Georget.

Après quinze jours de repos, les grands cracks se retrouvaient aux prises sur Paris-Dijon. Passerieu décrocha la timbale ; Charpiot était second et Paulmier troisième.

Après huit jours de repos, ce fut la suite du parcours, Dijon-Lyon. Il y avait, ce jour-là, un coureur qui se trouvait sur son terrain, c'était le Lyonnais Charpiot. Aussi, Charpiot triompha aux acclamations enthousiastes de ses compatriotes. Dortignacq et Lignon suivaient.

L'étape Lyon-Marseille avait semblé un peu longue aux organisateurs, d'autant qu'en raison de la fête de l'Ascension elle se disputait deux jours après la précédente. Aussi, les coureurs empruntèrent-ils le chemin de fer et le départ fut-il donné à Valence. Cette fois, Lignon, déjà premier du classement général, triompha, améliorant encore sa situation, suivi de Paulmier et de Dortignacq.

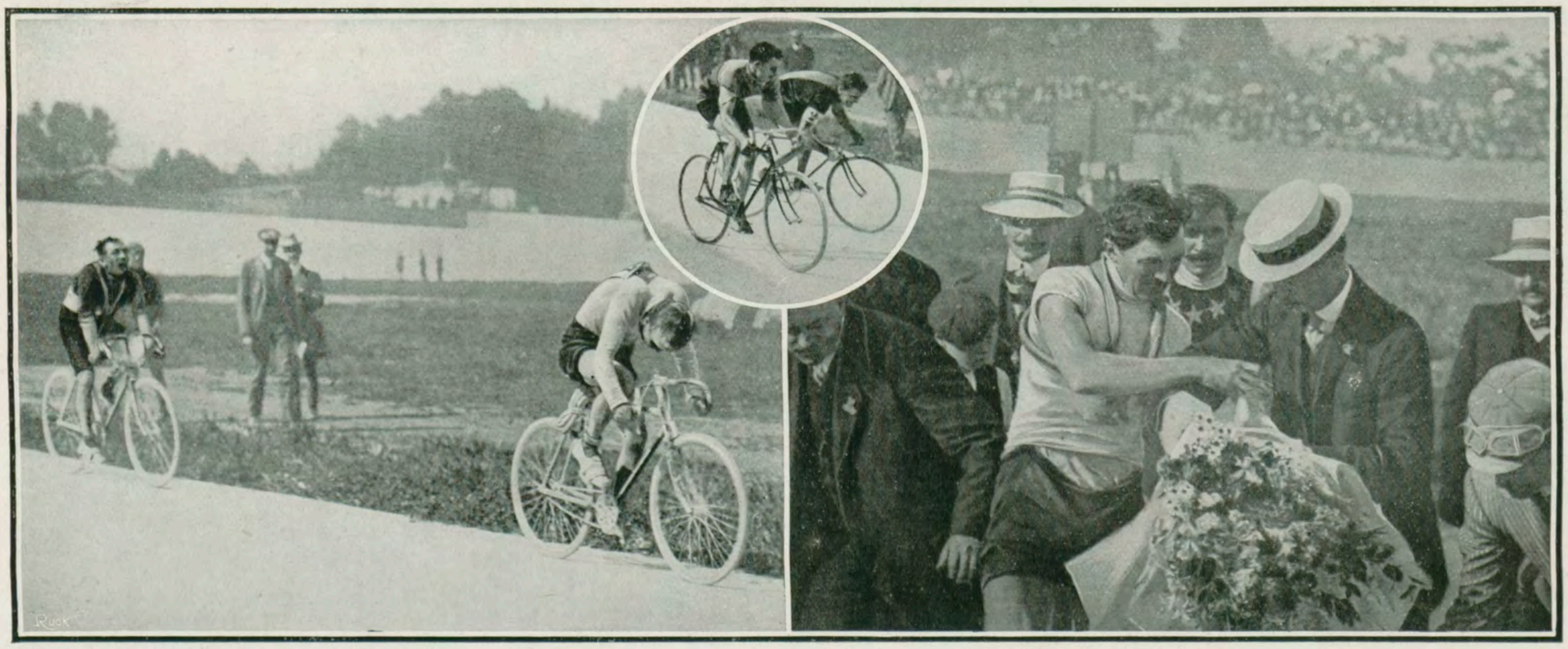
Pendant ce temps, autour de chaque ville étape, les Sociétés d'amateurs de la région se disputaient des épreuves qui devaient qualifier deux équipes de clubs pour prendre part à la grande finale sur les routes des environs de Paris.

A Tours, l'Union Sportive de Montargis prenait la première place, devant le Véloce-Club de Tours. A Bordeaux, le Sport Athlétique Bordelais triomphait des Cyclistes Girondins.

A Dijon, c'est le Racing-Club Bourguignon qui l'emportait sur l'Association Sportive de Beaulieu. A Lyon, le Vélo-Club Griffon avait le meilleur sur l'Autocyclophile Lyonnais. Enfin, à Marseille, l'Association Vélocipédique de Marseille battait le Groupe Sportif Aubagnais, après une jolie lutte. Ainsi, l'émulation sportive donnait une nouvelle vitalité à tous les groupements locaux.

Sur les différents vélodromes, la lutte était aussi acharnée entre les sprinters, Ellegaard, Friol, Rutt, Mayer, Schilling, Hourlier. Malheureusement, à Lyon, Ellegaard était victime d'une chute dans laquelle il se luxait le poignet, déplorable accident qui va sans doute éloigner de la piste pour la saison le champion du monde.

JACQUES BAUDIER.



L'arrivée du Trophée à Marseille.

Ce fut Caprino qui gagna devant Bosy. L'Association Vélocipédique de Marseille prit la première place.

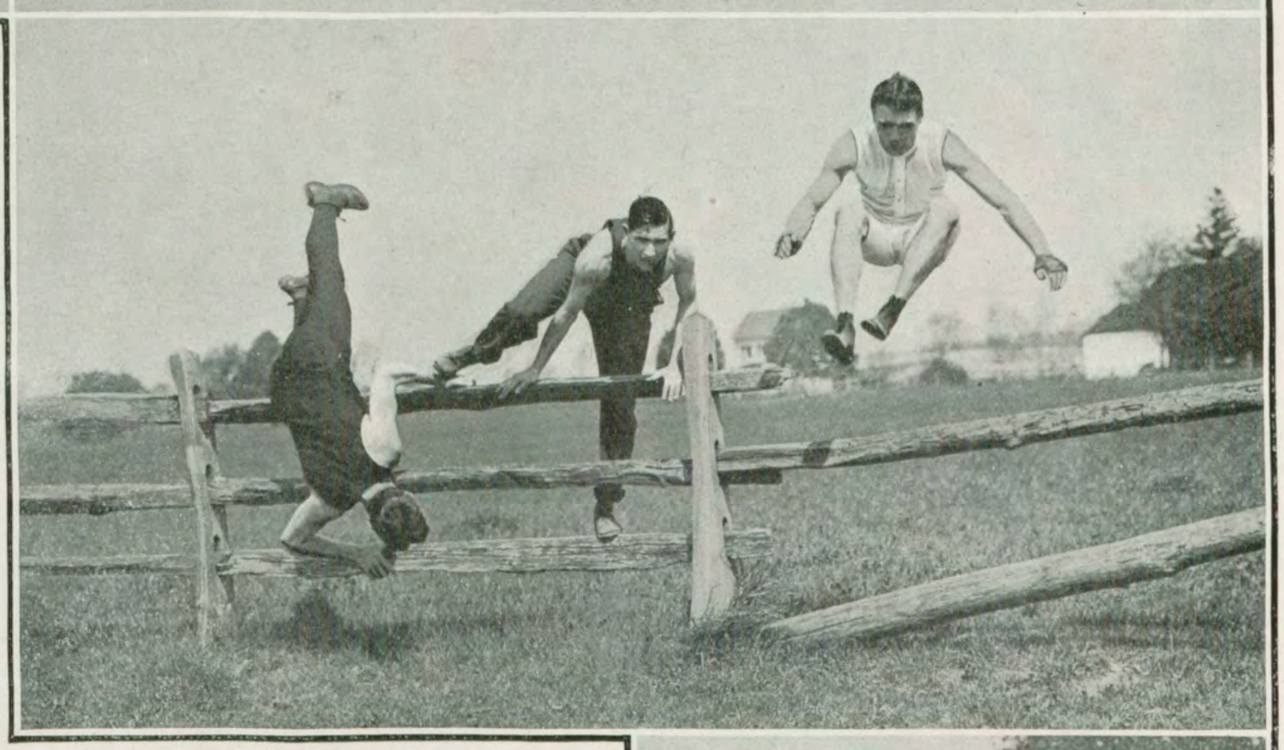
Sur place.

Friol et Rutt, dans leur manche, au Vélodr. de Marseille.

L'arrivée de Lignon.

C'est Lignon qui a pris la première place dans Valence-Marseille et la première du classement général.

Johnson fait match nul avec O'Brien



Phil. Jack O'Brien.

Il est âgé de 31 ans, mesure 1 m. 77 et pèse 71 kil. 668. C'est donc un poids moyen.

Une nouvelle qui a stupéfié tous les sportsmen, nous est arrivée d'Amérique : Jack Johnson a fait match nul avec Jack O'Brien

Certes, Philadelphia Jack O'Brien est un brillant boxeur. Mais nous n'aurions pas supposé que le champion du monde actuel, Jack Johnson, n'aurait pu mieux faire qu'un draw dans une rencontre avec lui. Et tel est pourtant le résultat du match qu'ils viennent de disputer. Il est vrai qu'il ne comportait que six rounds. Pour des hommes d'une classe sensiblement égale, six reprises ne suffisent pas. Cependant, après sa défaite récente par Sam Langford, il ne semblait pas que Jack O'Brien pût opposer autre chose qu'une honorable résistance.

Je crois qu'il faut voir là surtout le désir de Jack Johnson de ne pas sembler trop supérieur à ses adversaires. Son raisonnement est simple et tient en quelques mots : « Jeffries était un boxeur merveilleux, il fut obligé de se retirer du ring faute de combattants. Je suis un boxeur merveilleux et veux malgré tout trouver des antagonistes. Pour y parvenir, il ne faut pas que ma supériorité éclate de façon trop évidente. Je me réserve pour les grandes rencontres seulement. »

Et j'ai de bonnes raisons de supposer que tel est, plus que jamais, le raisonnement que s'est tenu Jack Johnson lorsqu'il a rencontré Philadelphia Jack O'Brien.

Jack O'Brien, de son vrai nom Joseph F. Hagan, est d'origine irlandaise et américaine. Il est né à Philadelphie le 17 janvier 1878. Il a donc 31 ans Sa taille est de 1 m. 77, son poids de 71 kil. 668. C'est un poids moyen, quoiqu'on se plaise sans cesse à le considérer comme un poids lourd.

Il débuta en 1896, le 12 décembre, dans un match contre Isador Strauss à Philadelphie. Cette rencontre se termina par un draw. Elle se disputait en six rounds. L'ensemble de la carrière de J. O'Brien se compose de 167 combats. Peu d'hommes possèdent aussi considérable record.

Ces 167 combats se répartissent ainsi : 64 victoires aux points, 32 par knock-out, 20 matches nuls, 47 matches sans décision, 4 défaites, dont 1 par knock-out. Il a été mis knock-out par Young Peter Jackson, au treizième round, à San Francisco, le 14 février 1900. Il a été battu par Hugo Kelly, en 10 rounds (25 avril 1905), par Tommy Burns, en 20 rounds (8 mai 1907) et le mois dernier par Sam Langford.

Parmi les meilleurs hommes qu'il ait battus aux points, on peut citer : Young Mahoney, Joe Choynski, Billy Payne, Mike Schreck, Twin Sullivan (ces deux derniers triomphèrent de Tommy Burns), Hugo Kelly, Tommy Burns, Young Peter Jackson, etc... Parmi ceux qu'il mit knock-out, on rencontre Twin Sullivan, en 3 rounds, Joe Butlett, en 1 round, Jim Jeffords, en 3 rounds, Al Kaufman, en 17 rounds, Bob Fitzsimmons, en 13 rounds, le 20 décembre 1905, etc...

On trouvera peut-être injuste mon opinion du début : quoi d'étonnant, en effet, à ce que dans ces conditions il ait fait match nul avec Johnson ? Ce serait tout naturel en effet si, outre le handicap de poids de plus de 20 kilos, O'Brien n'avait semblé avoir un déclin de forme depuis un an environ.

J. Mortane.

O'Brien à l'entraînement.

Le nouvel adversaire de Johnson s'adonne beaucoup, au cours de son entraînement, aux sports athlétiques, comme on peut le voir par les diverses photographies ci-dessus.

LE CARNET DU SPORTSMAN

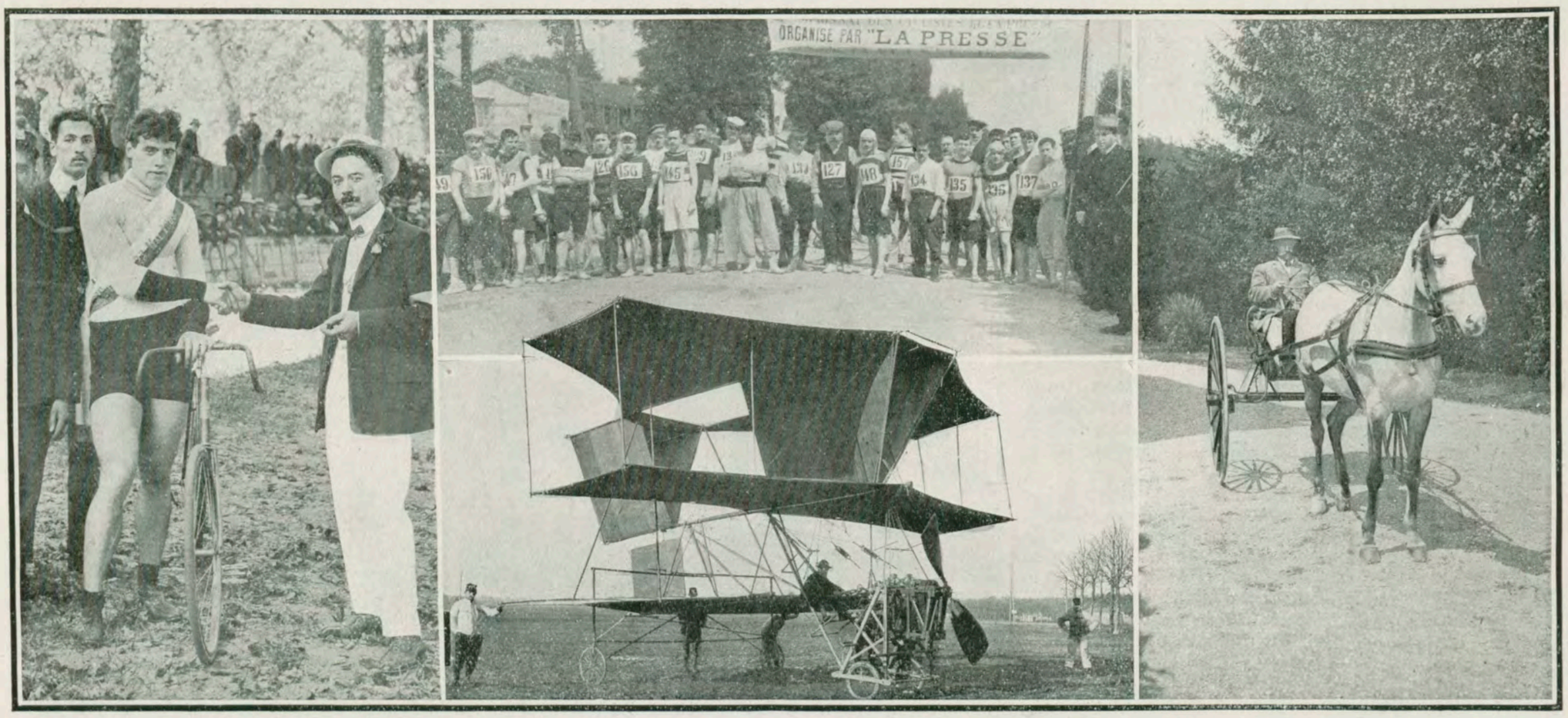
Sam Langford, le boxeur américain, vient de battre Ian Hague à Londres.

L'équipe de Rugby Gadz' Arienne, d'Aix en Provence, champion de France inter-scolaires.

Moins, vainqueur de l'épreuve des cyclistes porteurs de journaux.

Dernièrement un incendie détruisait une partie du vélodrome d'Ypres, au moment où les coureurs du Tour de Belgique arrivaient.

Ganna s'est classé premier dans le Tour d'Italie, devant Galetti.



Shilles a gagné au vélodrome du Bazacle, à Toulouse, le Championnat de France amateurs (vitesse), devant Fabre et Seguinaud.

En haut. — Le départ de la course pédestre des porteurs, gagnée par Neveu. En bas. — L'aéroplane militaire multiplan du capitaine Dorand, expérimenté récemment à Chalais-Meudon.

Sirène, à M. Dejeanne-Hauban, gagnante de la course de la « Petite Gironde », 700 kilomètres en 43 heures.

Principaux Résultats sportifs du 25 au 31 Mai

AUTOMOBILE

LUNDI 31 MAI. — Melun. — *Le Meeting de Melun. 1re série:* 1. Yvette IV, à M. Geneix (2 h. 15 m. 15 s.); 2e *série :* 1. Mors-Calypso, à M. Crucq (1 h. 1 m. 28 s.) 3e *série :* Moucheron, à M. Barberolle (1 h. 49 m. 53 s.); 4e *série :* Nochette, à M. Frilet (1 h. 49 m. 10 s.); 5e *série :* 1. Pionnier III, à M. de Coninck (1 h. 27 m. 10 s.); 6e *série :* 1. Mors-Calypso, à M. Crucq (58 m. 22 s.).

CYCLISME

DIMANCHE 30 MAI. — Reims. — *Paris-Reims* (215 kilomètres): 1. H. Lignon, en 6 h. 50 m.; 2. Passerieu, a une roue; 3. Charpiot, en 6 h 54 m.; 4. O. Beaugendre; 5. Paulmier.

DIMANCHE 30 MAI. — Milan. — *Le Tour d'Italie.* — Classement général : 1. Ganna; 2. Galetti; 3. Rossignoli; 4. Canepari 5. Oriani.

LUNDI 31 MAI. — Nancy. — *Reims-Nancy* (215 kilomètres) : 1. H. Lignon; 2. O. Beaugendre; 3. E. Georget.

LUNDI 31 MAI. — Bruxelles. — *Paris-Bruxelles* (410 kilomètres). — Classement général; 1. Verstraeten (Belge), 6 points; 2. Grec (Français), 14 points; 3. Engel (Français), 17 points; 4. D'Haen; 5. Milleroux.

LUNDI 31 MAI. — Vélodrome Buffalo. — *Match de vitesse* (Classement) : 1. Friol, 3 points: 2. Dupré, 7 points; 3. Taylor, 8 points.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 30 MAI. — Paris. — *La Croix-Catelan.* — Bouin bat le record de l'heure de course à pieu: 18 kilom. 267, en 60 minutes (ancien record : Ragueneau, 18 kilom. 67).

LUNDI 31 MAI. — La Croix-Catelan. — *Le Challenge Dave :* 1. P. Faillot (Racing-Club de France); 2. J. Densham (South London); 3. Mentrel (Association sportive française); 4. Keyser (Metropolitan Club). Les Français (R. C. F.) battent les South London Harriers dans les autres courses de la journée par 7 victoires à 0.

Saint-Cloud (le Stade Français contre les Polytechnic Harriers) : Les Anglais remportent 5 victoires, les Français 2. — *Course des 10 miles :* 1. Long P. H.; 2. Lizandier M. C., a 200 mètres; 3. Dreher M. C. Temps : 56 m. 7 s.

HIPPISME

MARDI 25 MAI. — Saint-Ouen. — *Prix Fleurissant* (steeple-chase, 3.400 mètres, 10.000 francs) : 1. Antinoüs, à M. Pfizer (G. Sauval); 2. Reporter, à dix longueurs; 3. Taidoun, a une longueur et demie. P. M. : gag., 28 francs; pl., 19 francs, 18 fr 50.

MERCREDI 26 MAI. — Le Tremblay. — *Prix Edgard Gillois* (2e Poule biennale 1908 1909, 2e épreuve, 3.800 mètres, 20.000 francs) : 1. Sea Sick, a M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse); 2. Gigolo II, a cinq longueurs; 3. Sauge Pourprée, a dix longueurs. P. M. : gag., 29 fr. 50; pl., 21 fr. 50, 110 francs.

JEUDI 27 MAI. — Longchamp. — *Prix Reiset* (3.000 mètres, 25.000 francs) : 1. Flambeau, à Mme N. C. Cheremeteff (Ch. Childs); 2. Charming Lily, à deux longueurs; 3. Bon Ami, a six longueurs. P. M. : gag., 18 fr. 50; pl., 17 francs, 23 francs.

Prix du Point-du-Jour (1.800 mètres, 10.000 francs) : 1. L'Inconnu, à M. L. Merino (Bellhouse); 2. Biniou, a une encolure; 3. Alexis, a huit longueurs. P. M., gag., 27 francs.

MERCREDI 26 MAI. — Epsom. — *Derby Stakes* (2.400 mètres, 162.000 francs) : 1. Minoru, à S. M. Edouard VII (H. Jones); 2. Louviers, à une courte tête; 3. William the Fourth, a une demi-longueur.

VENDREDI 28 MAI. — Maisons-Laffitte. — *Prix Paul Aumont* (2 400 mètres, 15.000 francs) : 1. Harpiste, a M. J. Lieux (Ch. Hobbs); 2. Jacobi, a une courte encolure; 3. Gambaiseuil, a cinq longueurs. P. M. : gag., 53 fr. 50; pl., 23 francs, 22 francs, 14 francs.

Les Oaks (2.400 mètres, 125.000 francs) : 1. Perola, a M. William C. Cooper (F. Wootton); 2. Princesse de Galles, a deux longueurs; 3. Verne, à deux longueurs.

SAMEDI 29 MAI. — Saint-Ouen. — *Prix Killarney* (steeple-chase, 3.800 mètres, 10.000 francs): 1. Le Saulay, à M. Champion (A.-V. Chapman); 2. Saint-Léonard, à une courte encolure; 3. Pretty Alice, à trois quarts de longueur. P. M. : gag., 43 fr. 50; pl., 22 fr. 50; 21 francs.

DIMANCHE 30 MAI. — Longchamp. — *Prix Lupin* (Poule des Produits, 2.100 mètres, 40.000 francs) : 1. Oversight, à M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse); 2. Rebelle, à une longueur; 3. Frere Luce, à une longueur et demie. P. M. : gag., 15 francs; pl., 13 fr. 50, 23 francs.

Prix du Lac (handicap, 2.100 mètres, 15.000 francs) : 1. Nimarens, à M. Jean Stern (Ch. Childs); 1. Mystificateur, à M. E. Veil-Picard (J. Jennings); 3. Grill Room, a une longueur. P. M. : gag., 44 francs, 10 francs; pl., 29 francs, 71 francs, 39 francs.

LUNDI 31 MAI. — Saint-Cloud. — *Prix Flying Fox* (2.400 mètres, 40.000 francs) : 1. Val Suzon, a M. E. Veil-Picard (Bellhouse); 2. Chulo, a une demi-longueur; 3. Moulins la Marche, Ossian (dead heat), a deux longueurs. P. M. : gag., 53 francs; pl., 13 francs, 12 fr. 50, 14 francs, 11 francs.

La Vie au Grand Air

LES SOUTH LONDON HARRIERS AU RACING = CLUB (1)

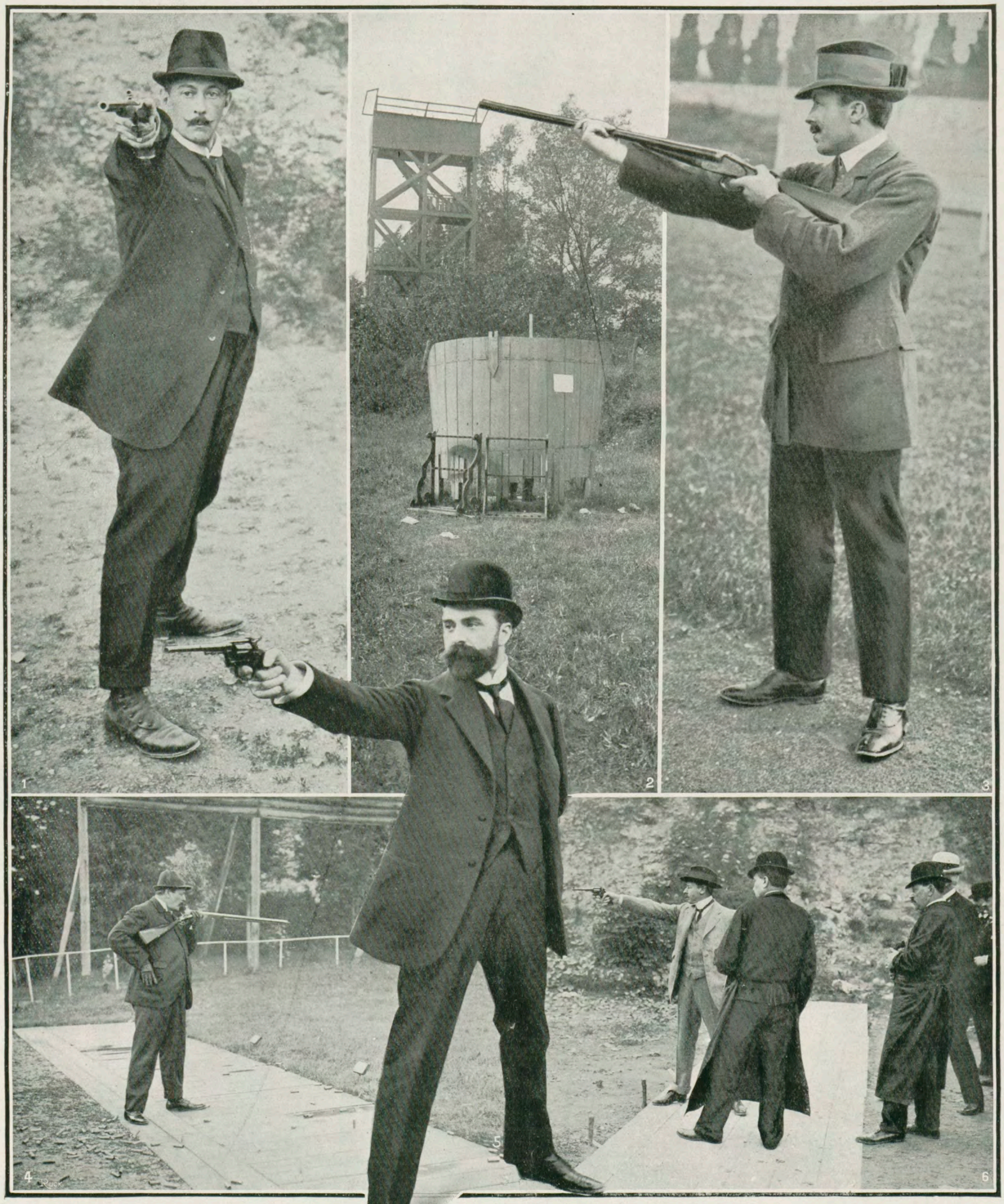
Filliâtre Salomez Henderson

LE SAUT DU MUR DANS LE 1.200 MÈTRES STEEPLE

Le match annuel entre le Racing Club de France et les South London Harriers s'est terminé par la facile victoire du R. C. F. gagnant 7 épreuves sur 7. Les Anglais, absolument à court de forme, n'avaient vu dans leur voyage qu'une occasion de visiter Paris. Il est à souhaiter que les dirigeants du Racing prennent leurs dispositions pour nous éviter, à l'avenir, de telles désillusions.

(1) Voir pages 364-365.

LE "FUSIL DE CHASSE" ET LE "PISTOLET"



1. M. Edmond Sandoz, champion du « Pistolet ». — 2. La tour qui lance les pigeons d'argile vers le tireur, pour le Championnat du « Fusil de chasse » et l'emplacement où se tient ce tireur. — 3. M. Jacques Nivière, champion du « Fusil de chasse ». — 4. M. Maurice Bucquet, président du « Fusil de chasse » venant de tirer. — 5. Le marquis de Créqui-Montfort, champion au revolver, de la Société « Le Pistolet ». — 6. Lieutenant-colonel Tickell (Anglais), 6e au revolver; à sa gauche, les employés tenant les revolvers de rechange; en chapeau blanc, M. Joseph Labbé, chronométreur. — G. V.

AVANT LE PRIX DE DIANE

Parmi les concurrentes probables des Oaks français, deux pouliches se détachent : Ronde de Nuit, à M. J. de Brémond, et Union, à M. Edmond Blanc

Sans avoir l'ancienneté des épreuves classiques anglaises qui remontent à la fin du XVIIIe siècle, le Prix de Diane, fondé en 1843, va se disputer pour la soixante-sixième fois, si l'on tient compte du fait qu'il n'a pas été couru en 1871. Et la question se pose de savoir qui va inscrire son nom sur le palmarès des fameuses gagnantes, à la suite des Médéah, des Clyde, des Kizil Kourgan, des Camargo et des Semendria, pour ne faire allusion qu'aux récentes années.

Depuis quelque temps déjà, les Oaks français ont perdu la réputation qu'ils possédaient de donner lieu le plus souvent à une grosse surprise ; voilà bientôt dix ans, qu'à part Saint Astra, les favorites ou les demi favorites s'y sont distinguées. Et ces précédents sont très heureux ; car on se demande comment l'on aurait pu faire aujourd'hui pour découvrir, avant la course, une chance normale à un outsider. La situation semble si bien éclaircie par les résultats des escarmouches déjà disputées que, parmi les 87 pouliches restant engagées à l'heure où j'écris ces lignes, on ne peut en retenir que six ou sept, et encore en y mettant beaucoup de bonne volonté ; car deux noms se détachent avec netteté devant ceux de leurs congénères, ceux de Ronde de Nuit et d'Union.

Ronde de Nuit a couru cinq fois cette année, pour remporter trois victoires : ses sorties infructueuses furent d'ailleurs les deux premières, dans le Prix de Villeron et dans le Prix Pénélope, alors qu'elle n'était certainement pas encore elle-même. Dans le Prix Pénélope, notamment, elle se plaçait quatrième derrière Pierre Bénite, Union et Gyrsa ; or, comme, lorsqu'elle les a ensuite retrouvées, elle a pris sur Pierre Bénite et Gyrsa d'éclatantes revanches, ce résultat déjà ancien ne peut permettre de conclure à une infériorité quelconque de Ronde de Nuit vis-à-vis d'Union. Ses trois succès consécutifs dans le Prix Semendria, dans la Poule d'Essai et dans le Prix La Rochette ont permis de juger ce qu'elle pouvait faire, étant en pleine possession de ses moyens ; elle a littéralement joué avec ses adversaires, soit qu'elle accompagnât le leader comme dans la Poule d'Essai, soit qu'elle adoptât la course d'attente prolongée, comme dans le La Rochette. Son succès probable serait vivement applaudi, d'abord par esprit sportif, parce qu'elle est une belle et bonne pouliche, ensuite par sympathie pour les couleurs qu'elle représente et qui n'ont pas été à l'honneur depuis bien longtemps.

Union se présente comme la concurrente la plus sérieuse de Ronde de Nuit : car, après sa place de seconde derrière Pierre Bénite, elle a remporté le Prix Miss Gladiator et le Prix Greffulhe, battant deux lots de bons poulains, ce qui constitue la meilleure note pour une pouliche ; malheureusement, ses principaux suivants, Fleury II, Darwin et Aveu, n'ont pas brillé par la suite. C'est peut-être une de ces bêtes qui ne donnent que tout juste l'effort nécessaire pour triompher ; en tout cas, ses deux victoires ont été remportées facilement.

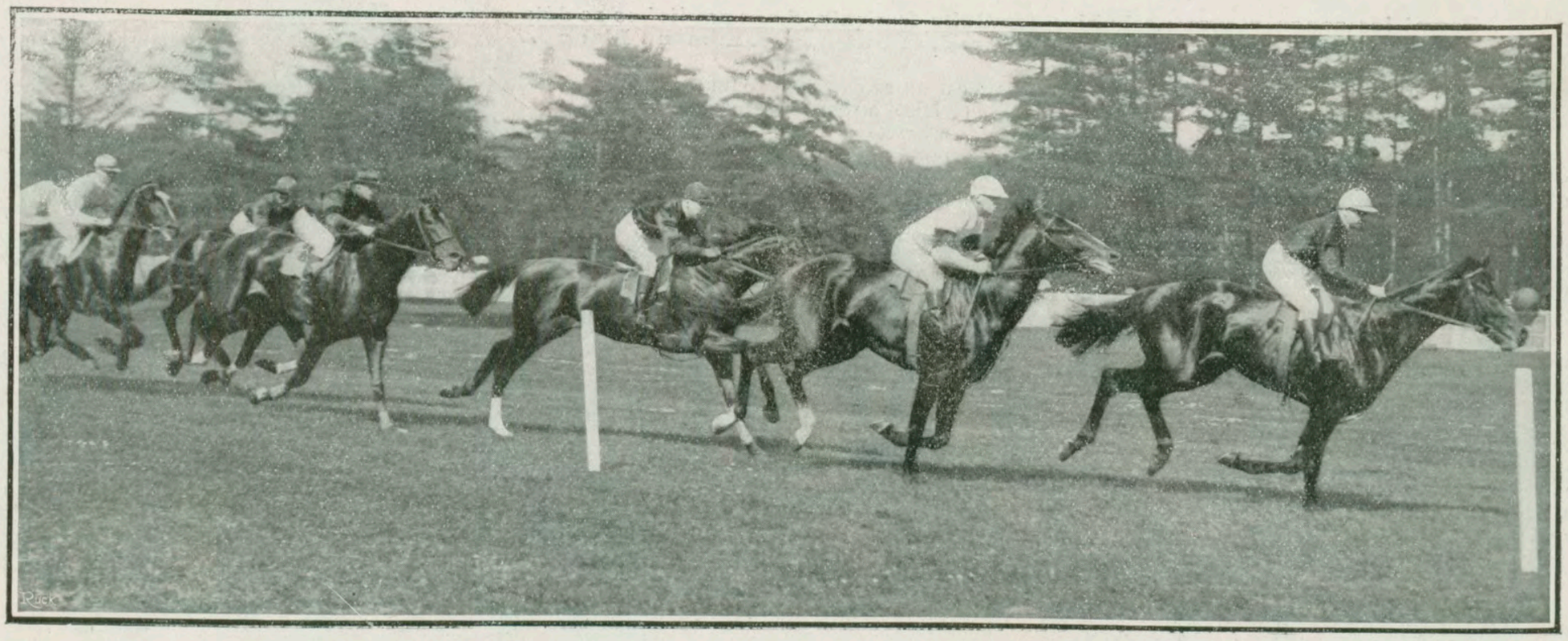
A côté de ces deux premiers rôles, d'autres pouliches, bien que nettement barrées, peuvent invoquer des excuses et émettre de vagues prétentions de revanche : Pierre Bénite, étant sur son terrain, n'aura pas à subir l'énervement du voyage ; La Duporterie sera mieux à son affaire sur 2.100 mètres que sur le mille de la Poule d'Essai ; enfin Gyrsa pourrait avoir droit à quelques circonstances atténuantes pour son récent échec derrière Ronde de Nuit.

Boïard.

Quelques favorites du Prix de Diane.

De bas en haut : Ronde de Nuit, à M. J. de Brémond, gagnante du Prix Semendria, de la Poule d'Essai et du Prix La Rochette ; Union, à M. Edmond Blanc, gagnante du Prix Miss Gladiator et du Prix Greffulhe ; Pierre Bénite, à M. Veil-Picard, gagnante du Prix Pénélope ; Azalée, à M. Edmond Blanc qui n'a pas confirmé, cette année, ses victoires de deux ans.

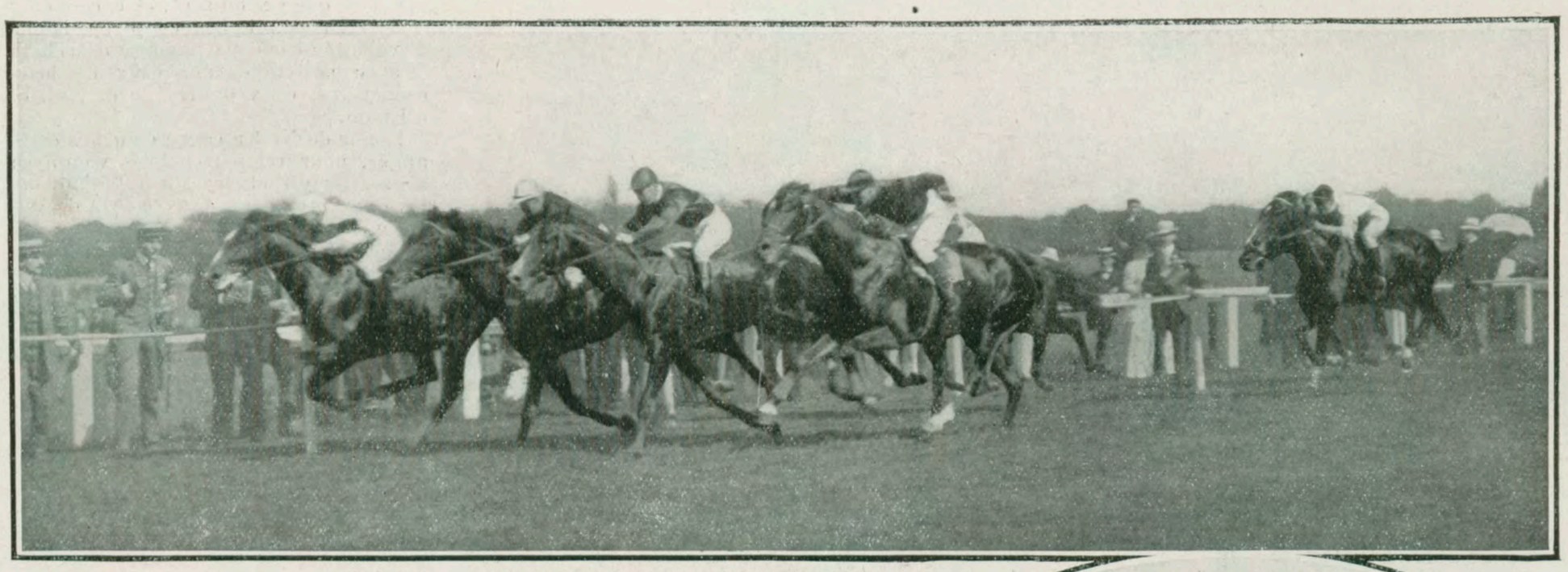
OVERSIGHT GAGNE LE PRIX LUPIN



Aveu Rebelle Hag to Hag Frère Luce Italus Oversight Fils du Vent

Le Prix Lupin (Poule des Produits, 40.000 francs, 2.100 mètres). Longchamp, 30 mai. — Dans la montée.

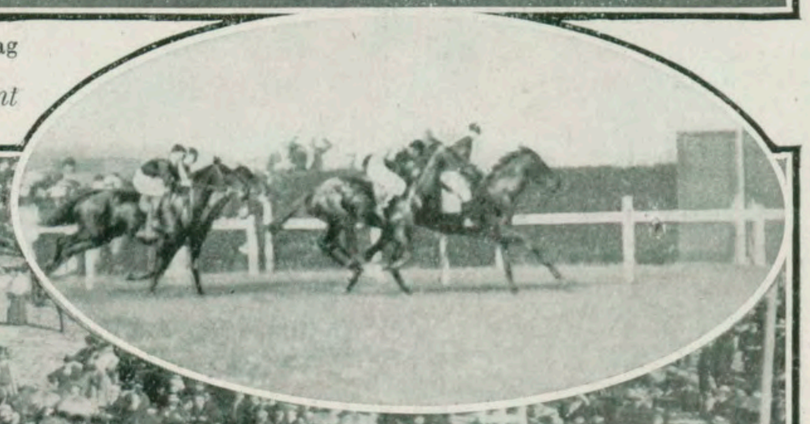
Dès le départ, Fils du Vent a pris la tête, menant un train très sévère, visiblement pour gêner le favori. Venaient ensuite Oversight, Italus et Frère Luce et, en arrière, Rebelle et Aveu

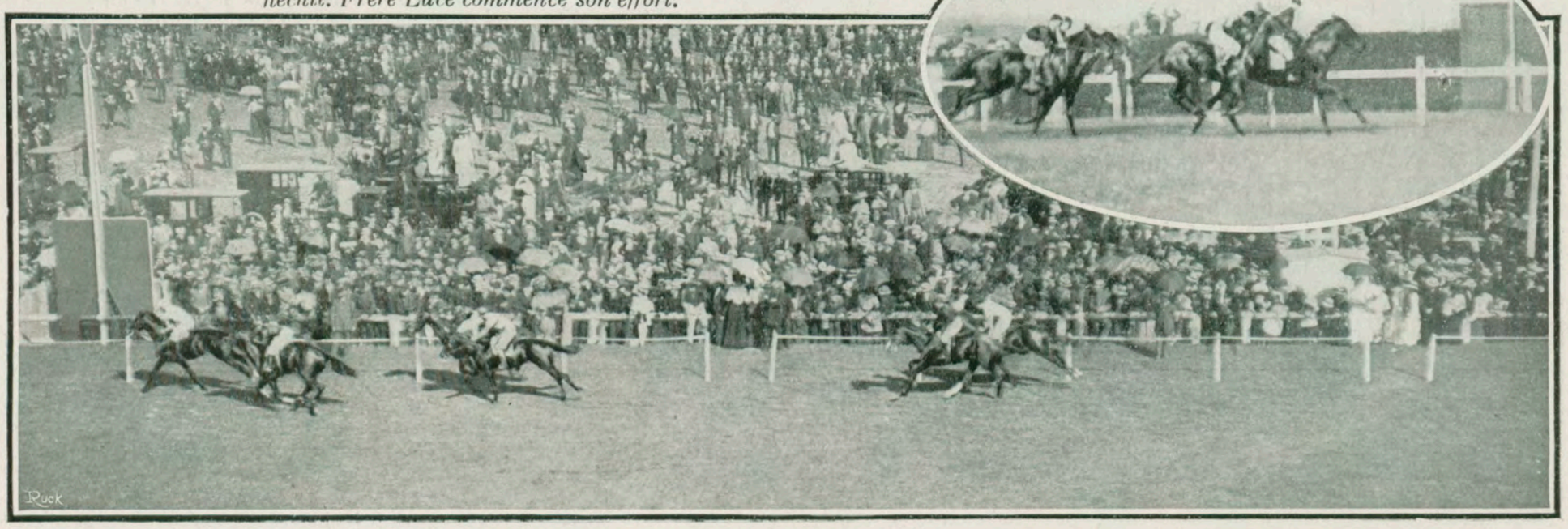


Oversight Fils du Vent Italus Frère Luce Hag to Hag

Le Prix Lupin. A l'entrée de la ligne droite

A l'entrée de la ligne droite, Rebelle est encore le dernier du peloton. Fils du Vent fléchit. Frère Luce commence son effort.





Oversight Rebelle Frère Luce Hag to Hag Italus Fils du Vent

L'arrivée du Prix Lupin.

Oversight finit devant Rebelle, deuxième à une longueur. Frère Luce n'a pu résister à l'attaque de Rebelle et finit à une longueur et demie devant Hag to Hag.

Arrivée du Prix Flying Fox (40.000 francs, 2.100 mètres).

De droite à gauche, Val Suzon, Chulo, Ossian et Moulins la Marche qui termineront dead heat. Derrière, venaient Chiquito de Cambo et Compère.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.